



Fonds internationaux  
d'indemnisation pour  
les dommages dus  
à la pollution par les  
hydrocarbures

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV23/3/5	
Date	7 août 2023	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A28	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC81	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA20	

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

### HAEKUP PACIFIC

#### Note du Secrétariat

<b>Objet du document :</b>	Informers le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.
<b>Résumé :</b>	<p>En avril 2013, le Secrétariat a été informé d'un sinistre survenu en avril 2010 en République de Corée. Le <i>Haekup Pacific</i>, un transporteur d'asphalte de 1 087 tjb, est entré en collision avec le <i>Zheng Hang</i>.</p> <p>Le <i>Haekup Pacific</i> a été lourdement endommagé au niveau du quart arrière bâbord à la suite de la collision, le 20 avril 2010. Il a coulé dans des eaux d'environ 90 mètres de profondeur, le 21 avril 2010, au large de Yeosu (République de Corée). Le <i>Haekup Pacific</i> était chargé de 1 135 tonnes d'asphalte. Il transportait également dans ses soutes 23,37 tonnes métriques de fuel-oil intermédiaire (IFO) et 13 tonnes métriques de diesel à usage maritime (MDO).</p> <p>En tant que « navire visé par l'Accord », le <i>Haekup Pacific</i> était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), portant la limite du propriétaire du navire à 20 millions de DTS (USD 26,6 millions)<sup>&lt;1&gt;</sup>.</p> <p>Peu après le naufrage, un petit déversement de quelque 200 litres d'hydrocarbures s'est produit, entraînant une pollution mineure. L'assureur du <i>Haekup Pacific</i> (le UK P&amp;I Club) a versé quelque USD 136 000 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.</p> <p>Au début du mois de mai 2010, la police municipale et maritime de Yeosu a ordonné au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave (avec la cargaison d'asphalte se trouvant à bord) et du contenu des soutes restant à bord.</p> <p>En avril 2013, le propriétaire et l'assureur du navire ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal du district central de Séoul, avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date à laquelle les dommages sont survenus, afin de protéger leurs droits à l'égard de toute responsabilité future éventuelle pour le coût des opérations d'enlèvement. Le UK P&amp;I Club a indiqué que si le propriétaire et l'assureur du navire et le Fonds de 1992 acceptaient de reconnaître que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (étant donné qu'aucuns frais n'avaient encore été engagés au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement),</p>

seul le délai de forclusion de six ans fixé par la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable.

Le UK P&I Club et le Fonds de 1992 se sont donc entendus sur les conditions d'un accord sur les faits, faisant valoir que puisque le propriétaire et l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts de la demande d'indemnisation potentielle au titre de l'opération d'enlèvement, celle-ci n'ayant pas encore eu lieu, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits au sens de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. La procédure judiciaire engagée par le propriétaire et l'assureur du navire contre le Fonds de 1992 a été abandonnée en juin 2013.

En novembre 2015, le propriétaire du navire a chargé les inspecteurs d'effectuer une étude d'impact environnemental en vue de présenter un rapport à la police municipale et maritime de Yeosu. Le rapport concluait que le navire immergé, avec sa cargaison d'asphalte à bord, ne posait pas de danger pour l'environnement et que l'épave pouvait être laissée en l'état.

Le 19 avril 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont déposé une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 d'un montant de USD 46,9 millions<sup><2></sup> plus les intérêts.

En décembre 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont modifié la demande d'indemnisation pour la porter à USD 53,27 millions, afin de tenir compte d'une estimation révisée des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave. Le Fonds de 1992 en a été notifié par voie diplomatique.

La demande d'indemnisation a été réduite par la suite à USD 25,13 millions (en vertu de la limite fixée par STOPIA 2006) avant l'expiration de la période de forclusion de six ans, afin de préserver les droits du propriétaire et de l'assureur du navire contre le Fonds de 1992 au cas où ils seraient contraints d'obtempérer aux ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures. Le Fonds de 1992 n'a pas encore reçu la demande d'indemnisation révisée d'un montant de USD 25,13 millions conformément aux termes de STOPIA 2006.

En avril 2017, à la suite d'un accord conclu entre le UK P&I Club et le Fonds de 1992, le tribunal a accepté de suspendre la procédure jusqu'à nouvel ordre.

En septembre 2019, la ville de Yeosu a demandé instamment au propriétaire et à l'assureur du navire d'exécuter les ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures au plus tard le 10 février 2020, et de soumettre à la municipalité et aux garde-côtes coréens, avant la même date, un document rendant compte de la situation du navire et des plans établis par le propriétaire et l'assureur du navire en ce qui concernait : 1) l'enlèvement des résidus d'hydrocarbures et de la cargaison ; 2) l'enlèvement de l'épave ; et 3) la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui pourrait se produire au cours des opérations d'enlèvement.

Le propriétaire du navire a engagé une société de sauvetage pour examiner l'état actuel de l'épave. En juin 2020, cette société a effectué une étude de l'épave à l'aide d'un véhicule télécommandé et a communiqué les résultats de cette étude à un cabinet d'architectes navals et d'ingénieurs maritimes engagé par le Club P&I du *Haekup Pacific*

<2>

Le tribunal de limitation fixera les taux de change lorsque le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité sera établi.

pour établir un rapport. Le rapport a recommandé de ne pas intervenir sur le *Haekup Pacific*, mais la police municipale et maritime de Yeosu ont demandé au propriétaire du navire de retirer les combustibles de soute de l'épave car, selon eux, on ne pouvait exclure la possibilité que des combustibles de soute restaient dans l'épave.

L'opération d'enlèvement des combustibles de soute s'est achevée en décembre 2021 pour un coût d'environ USD 10 millions.

**Faits récents :**

Dans le cadre de la procédure judiciaire entre le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* et le propriétaire et l'assureur du *Zheng Hang*, la Cour suprême a examiné l'appel introduit par ces derniers contre le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific*. L'affaire a été retardée par l'épidémie de COVID-19, mais la Cour suprême a renvoyé l'affaire à la cour d'appel afin que celle-ci puisse réexaminer la question de savoir si l'enlèvement du navire était nécessaire et si les ordonnances administratives de renflouement et d'enlèvement du navire devaient être révoquées.

La ville de Yeosu a nommé un groupe d'experts, qui a chargé un professeur d'université de déterminer si l'ordonnance d'enlèvement de l'épave devait être révoquée.

Le UK P&I Club attend actuellement que la ville de Yeosu confirme qu'elle prendra sa décision finale sur la révocation de l'ordonnance d'enlèvement de l'épave une fois que l'expert aura rendu son avis.

**Documents pertinents :**

Le rapport en ligne sur le sinistre du *Haekup Pacific* figure sous la section « Sinistres » du site Web des FIPOL.

**Mesures à prendre :**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

**1 Résumé du sinistre**

Navire	<i>Haekup Pacific</i>
Date du sinistre	20 avril 2010
Lieu du sinistre	Yeosu (République de Corée)
Cause du sinistre	Collision suivie de naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à environ 200 litres (un baril)
Zone touchée	Aucun impact immédiat sur le littoral
État du pavillon du navire	République de Corée
Jauge brute	1 087 tjb
Assureur P&I	UK P&I Club
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS (USD 6 millions) <sup>&lt;1 &amp; 2&gt;</sup>
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (USD 26,6 millions) <sup>&lt;1&gt;</sup> en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 270 millions) <sup>&lt;2 &amp; 3&gt;</sup>

<3>

La limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds (203 millions de DTS) sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 quant à la première date de paiement des indemnités, conformément à l'article 4.4 e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Indemnités versées	Aucun paiement n'a été effectué à ce jour par le Fonds de 1992. USD 136 000 ont été versés au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde et USD 10 millions ont été versés au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, par le UK P&I Club.
--------------------	---

## 2 Rappel des faits

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus. On trouvera dans le rapport en ligne sur le sinistre du *Haekup Pacific* des renseignements complémentaires sur le sinistre et les demandes d'indemnisation présentées.

## 3 Applicabilité des Conventions

- 3.1 Au moment du sinistre, la République de Corée était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est estimée à 4,51 millions de DTS. En tant que « navire visé par l'Accord », le *Haekup Pacific* était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).
- 3.2 Aux termes de STOPIA 2006, le Fonds de 1992 jouit de droits exécutoires d'indemnisation par le propriétaire du navire, correspondant à la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la CLC de 1992 (4,51 millions de DTS) et le montant total des demandes d'indemnisation recevables, soit 20 millions de DTS, le montant le moins élevé étant retenu.

## 4 Demandes d'indemnisation

Au 28 juillet 2022, la seule demande d'indemnisation restant déposée contre le Fonds de 1992 était celle formée par l'assureur devant le tribunal du district central de Séoul, qui comprend l'estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave et tient compte du fait que le navire relève de STOPIA 2006, aux termes duquel le montant maximum des indemnités payable par le propriétaire s'élève à 20 millions de DTS.

*Demande d'indemnisation révisée déposée devant le tribunal*

Élément de la demande	Montant réclamé
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	USD 0,13 million
Estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave	USD 53,14 millions
<b>Moins</b>	-
Montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de STOPIA 2006 (basé sur 20 millions de DTS) à la date du dépôt de la demande <sup>&lt;4&gt;</sup>	USD 28,14 millions
<b>Montant de la demande révisée déposée devant le tribunal</b>	<b>USD 25,13 millions</b>

## 5 Procédures en limitation

Aucune procédure en limitation n'a été engagée.

<sup><4></sup> Sur la base du taux de change du 18 avril 2016 (1 DTS = USD 1,407450), date à laquelle le UK P&I Club a déposé sa demande d'indemnisation devant le tribunal du district central de Séoul. Le tribunal de limitation fixera les taux de change définitifs lorsque le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité sera établi.

## 6 Poursuites judiciaires au civil

- 6.1 En avril 2013, le propriétaire et l'assureur du navire ont entamé une action en justice contre le Fonds de 1992 auprès du tribunal du district central de Séoul.
- 6.2 Au moment de l'introduction des poursuites contre le Fonds de 1992, le UK P&I Club a fait savoir au Secrétariat qu'il ne souhaitait pas pousser l'affaire plus loin auprès des tribunaux mais tenait simplement à protéger ses droits relativement aux coûts déjà supportés et à sa demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date des dommages. Le UK P&I Club a indiqué qu'étant donné que les autorités n'avaient pas encore officiellement annulé les ordonnances d'enlèvement rendues en 2010, le propriétaire et l'assureur du navire pourraient encore être tenus d'entreprendre les opérations d'enlèvement ou en assumer le coût à un moment ou à un autre.
- 6.3 À cet égard, le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire et l'assureur du navire et le Fonds de 1992 acceptaient de reconnaître que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (puisque aucuns frais n'avaient encore été engagés au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de forclusion de six ans prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable. Si un tel accord pouvait être conclu, le propriétaire et l'assureur du navire abandonneraient la procédure judiciaire et attendraient que la situation concernant la demande d'indemnisation potentielle au titre des opérations d'enlèvement évolue, jusqu'à expiration du délai de six ans. Un tel accord contractuel serait dans l'intérêt du propriétaire et de l'assureur du navire et du Fonds de 1992, étant donné que ni l'une ni l'autre partie ne souhaiterait pousser plus avant des procédures judiciaires qui risquaient d'être coûteuses.
- 6.4 De concert avec les avocats du Fonds de 1992, et étant donné que la décision finale sur la question de la forclusion relevait de la compétence des tribunaux nationaux, le Fonds de 1992 a donc accepté les conditions d'un accord sur les faits, déclarant que puisque les opérations d'enlèvement n'avaient pas encore eu lieu et que le propriétaire et l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts estimés, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits au sens de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 6.5 En conséquence de la signature de cet accord, les poursuites judiciaires engagées par le propriétaire et l'assureur du navire ont été abandonnées en juin 2013 et les parties sont convenues d'attendre l'éventuelle annulation des ordonnances d'enlèvement.
- 6.6 En septembre 2016, la police municipale et maritime de Yeosu et le Ministère des Océans et de la Pêche ont tenu une réunion pour examiner les questions intéressant le *Haekup Pacific* et ont décidé d'un commun accord de poursuivre l'examen du plan de gestion concernant le navire, en tenant compte du rapport d'évaluation de l'impact environnemental établi en novembre 2015.
- 6.7 La situation semblant indiquer que les ordonnances ne seraient pas aisément annulées, en avril 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits pour ce qui est des coûts déjà supportés et leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.
- 6.8 La demande initialement déposée contre le Fonds de 1992 en avril 2016 s'élevait à USD 46,9 millions plus les intérêts, sur la base de la limite de responsabilité du propriétaire du navire de 4,51 millions de DTS.

- 6.9 Par la suite, en décembre 2016, l'assureur a modifié la demande pour la porter à USD 53,27 millions, afin de tenir compte d'une estimation révisée des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave. Il a déduit de cette somme un montant équivalent à 20 millions de DTS en raison du fait que le navire relevait de STOPIA 2006, aux termes duquel il convenait volontairement de porter sa responsabilité à 20 millions de DTS. Par conséquent, après cette modification, la demande révisée contre le Fonds de 1992 s'élève à un montant de USD 25,13 millions.
- 6.10 En avril 2017, à la suite d'un accord conclu entre le UK P&I Club et le Fonds de 1992, le tribunal du district central de Séoul a accepté de suspendre la procédure jusqu'à nouvel ordre. À ce moment-là, les avocats du Fonds de 1992 ont indiqué que les tribunaux pouvaient, de leur propre chef, ordonner la reprise des audiences à une date ultérieure afin de s'enquérir du statut du différend et de déterminer si les parties souhaitaient demander une nouvelle suspension de la procédure.
- 6.11 En décembre 2017, le Fonds de 1992 a été informé que, dans l'action en justice connexe opposant les propriétaires et assureurs des navires entrés en collision, la Haute Cour de Séoul avait décidé que, malgré l'avis d'experts jugeant l'enlèvement de l'épave du *Haekup Pacific* très difficile, voire impossible, et l'absence de plan détaillé d'enlèvement de l'épave, puisque l'ordonnance d'enlèvement de l'épave rendue par les autorités demeurait en vigueur malgré plusieurs demandes de retrait, il était difficile de considérer que l'ordonnance était nulle et non avenue en se fondant uniquement sur l'avis d'experts et les arguments des parties ; de ce fait, le propriétaire du *Haekup Pacific* était toujours dans l'obligation de faire enlever l'épave. La Cour a en outre jugé qu'il était donc raisonnable de considérer que les dommages liés aux coûts d'enlèvement de l'épave avaient été occasionnés *de facto*.
- 6.12 Le propriétaire et l'assureur du *Zheng Hang* ont fait appel de la décision de la Haute Cour de Séoul devant la Cour suprême de la République de Corée et cette dernière a rendu son arrêt au début de juillet 2020.
- 6.13 Les avocats du Fonds de 1992 ont pris note plus particulièrement des divers extraits de l'arrêt de la Cour suprême ci-après :

*Faits reconnus par la Cour*

- a) Le *Haekup Pacific* a sombré à une profondeur de 90 mètres et a été enfoui sous le fond marin et, à condition de respecter un dégagement sous quille d'au moins 50 mètres, les navires peuvent naviguer en toute sécurité dans cette zone ;
- b) Il n'y a eu aucune trace des hydrocarbures ou de la cargaison d'asphalte du *Haekup Pacific* depuis qu'il a coulé et, compte tenu de la température du fond marin, tout hydrocarbure ou asphalte restant dans le navire aurait dû être stabilisé par solidification. En outre, il semble qu'il ne soit pas resté de gazole dans le navire, car il aurait été diffusé par l'eau de mer ou se serait évaporé après le naufrage, de sorte que le risque de pollution de l'environnement semble minime ;
- c) Si le *Haekup Pacific*, qui est resté au fond de la mer pendant une période prolongée, devait être renfloué ou enlevé, il y aurait un fort risque de destruction de la coque, ce qui entraînerait l'exposition de l'hydrocarbure ou de l'asphalte restant et poserait donc d'autres problèmes de pollution ;
- d) L'opération de renflouement ou d'enlèvement du navire serait une tâche techniquement difficile, nécessitant une technologie de plongée avancée dans un environnement caractérisé par de forts courants, une visibilité limitée et le risque de destruction de la coque du navire. Il serait également difficile d'évaluer les coûts du renflouement ou de l'enlèvement du navire et le niveau de risque global, car il n'y a pas eu de cas antérieur où une épave ait été renflouée ou enlevée à une profondeur similaire à celle du *Haekup Pacific*.

*L'arrêt de la Cour suprême*

- 6.14 Dans son arrêt la Cour suprême note également que, même si les autorités coréennes avaient, au moment du naufrage, donné l'ordre de renflouer et d'enlever le navire dans des circonstances où celui-ci était considéré comme posant un risque pour les autres navires naviguant dans la zone et pour l'environnement océanique, il était difficile d'entreprendre cette démarche car le navire avait coulé à une profondeur de 90 mètres sous la surface. En outre, elle note que les autorités locales n'avaient pas tenté de faire appliquer ces ordonnances. À ce que l'on comprend, la raison en est 1) qu'il était extrêmement difficile, voire impossible, de renflouer ou d'enlever le navire en raison du coût élevé et des difficultés techniques de l'opération ; et 2) qu'il était possible que les ordonnances administratives soient révoquées car le navire ne présentait plus les risques susmentionnés.
- 6.15 L'arrêt indiquait qu'il n'était donc pas raisonnable de conclure que les propriétaires avaient effectivement subi des pertes prévisibles en engageant des coûts liés au renflouement ou à l'enlèvement du navire, simplement parce que les ordonnances administratives étaient toujours en vigueur, surtout qu'un plan détaillé de sauvetage ou d'enlèvement du navire n'était toujours pas en place au moment où les audiences ont eu lieu.
- 6.16 La Cour suprême a renvoyé l'affaire à la cour d'appel afin que celle-ci puisse réexaminer la question de savoir si l'enlèvement du navire était nécessaire et si les ordonnances administratives de renflouement et d'enlèvement du navire devaient être révoquées.
- 6.17 Les avocats du Fonds de 1992 sont d'avis que par son arrêt, la Cour suprême semble avoir ouvert une voie permettant à la ville de Yeosu de révoquer l'ordonnance d'enlèvement de l'épave si elle choisit de le faire. Mais la ville de Yeosu n'a pas encore révoqué cette ordonnance qui reste en vigueur et, en date du 7 août 2023, la procédure d'appel était toujours en cours.

*Action récursoire éventuelle contre le propriétaire du Zheng Hang*

- 6.18 Les avocats du Fonds de 1992 ont informé le Fonds que la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire du *Haekup Pacific* contre le navire avec lequel ce navire est entré en collision, le *Zheng Hang*, s'élevait à USD 30,79 millions et que l'arrêt de la Haute Cour de Séoul, rendu en octobre 2017, reconnaissait 70 % de ce montant<sup><5></sup>.
- 6.19 En conséquence, le propriétaire du *Haekup Pacific* serait normalement en mesure de récupérer environ USD 21,55 millions auprès du propriétaire et de l'assureur du *Zheng Hang*. Le propriétaire du *Zheng Hang* a fait faillite et a été mis en liquidation. Compte tenu de la situation financière du propriétaire du *Zheng Hang*, les avocats coréens du Fonds de 1992 ont estimé, de toute façon, qu'il ne serait peut-être pas financièrement rentable pour le Fonds de 1992 d'engager une action récursoire contre les intérêts du *Zheng Hang*.

**7 Faits récents**

- 7.1 Fin septembre 2019, la ville de Yeosu a demandé instamment au propriétaire et à l'assureur du navire d'exécuter les ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures au plus tard le 10 février 2020 et, pour ce faire, de soumettre à la municipalité et aux garde-côtes coréens, avant la même date, un document rendant compte de la situation du navire et des plans établis par le propriétaire du navire et l'assureur en ce qui concernait : 1) l'enlèvement des résidus d'hydrocarbures et de la cargaison ; 2) l'enlèvement de l'épave et 3) la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui pourrait se produire au cours des opérations d'enlèvement.

---

<5> Compte tenu de la négligence concurrente du navire entré en collision.

- 7.2 La ville de Yeosu a accordé au propriétaire du navire une prolongation de délai afin qu'il engage une société de sauvetage pour examiner l'état actuel de l'épave. En juillet 2020, les sauveteurs ont utilisé un véhicule télécommandé pour inspecter l'épave, déterminer son état et sa disposition, ainsi que la présence ou l'absence de fuites d'hydrocarbures, et ont ensuite communiqué les résultats de leur enquête à un cabinet d'architectes navals et d'ingénieurs maritimes engagé par le Club P&I, pour que celui-ci donne un avis et prépare un rapport sur l'état de l'épave et le risque de pollution par les hydrocarbures que représentait cette dernière.

*État de l'épave et risque de pollution par les hydrocarbures qu'elle représente*

- 7.3 Le rapport établi par les architectes navals et les ingénieurs maritimes a conclu que, compte tenu de l'absence de preuves de fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave, de la faible probabilité de fuites supplémentaires provenant de l'épave en raison de sa position par rapport au fond de la mer, et des courants dominants de la région, qui circulent en direction du nord-est, au cas où des hydrocarbures restants s'échapperaient de l'épave, ils seraient probablement entraînés loin de l'emplacement de l'épave. Le rapport indiquait qu'il était peu probable que des quantités significatives d'hydrocarbures s'échouent sur les côtes de la péninsule coréenne<sup><6></sup>.
- 7.4 Dans la conclusion du rapport, les auteurs avaient estimé qu'étant donné la probabilité qu'il ne restait que des quantités minimales d'hydrocarbures libres à bord de l'épave et compte tenu du risque élevé de déversement d'hydrocarbures associé à toute opération visant à enlever ou à vérifier les quantités restantes, on aurait dû continuer de s'abstenir d'intervenir sur l'épave du Haekup Pacific.
- 7.5 Après avoir reçu le rapport, le Secrétariat a demandé aux avocats du Fonds de 1992 de prendre contact avec les avocats du Haekup Pacific pour connaître les prochaines étapes à prévoir et a été informé qu'après la publication du rapport de la société de sauvetage, la ville de Yeosu et le Ministère des Océans et de la Pêche avaient donné l'ordre aux propriétaires du Haekup Pacific d'enlever tous les hydrocarbures restants de l'épave, car le rapport de la société de sauvetage ne permettait pas de savoir clairement si tous les combustibles de soute du *Haekup Pacific* avaient déjà fui et s'il subsistait donc un risque de pollution.
- 7.6 En 2022, le Fonds de 1992 a été informé qu'à la fin de l'année 2021, un contrat avait été attribué à une société de sauvetage japonaise pour enlever de l'épave toute l'huile diesel lourde et le fuel-oil restants.

*Opération d'enlèvement des combustibles de soute*

- 7.7 En décembre 2021, l'opération d'enlèvement des combustibles de soute a été menée selon le procédé du taraudage à chaud<sup><7></sup> par des plongeurs travaillant depuis une cloche suspendue à une profondeur de 80 mètres. Au total, quelque 29,5 tonnes d'hydrocarbures ont été enlevées des réservoirs de combustible<sup><8></sup>. L'opération d'enlèvement du combustible a été achevée le 28 décembre 2021, sans aucune fuite d'hydrocarbures à l'emplacement de l'épave. Il est mentionné dans le rapport sur l'enlèvement des combustibles de soute que la cargaison d'asphalte de l'épave est solidifiée et considérée comme irrécupérable par des moyens conventionnels.

---

<sup><6></sup> Pour un résumé plus complet du rapport, se reporter au document IOPC/NOV21/3/6.

<sup><7></sup> Les plongeurs ont fixé des robinets-vannes sur le bordé de la coque de l'épave à l'extérieur des réservoirs de combustible, afin de pomper de l'eau de mer chauffée pour chasser les hydrocarbures qui ne s'écoulaient pas facilement en raison de la basse température de l'eau de mer environnante.

<sup><8></sup> Au moment du naufrage, les six réservoirs de combustible et les deux réservoirs de fuel-oil du navire auraient contenu quelque 33 tonnes d'hydrocarbures.



- 7.8 Le rapport concluait que l'épave continue de s'enfoncer et finira probablement engloutie par les fonds marins, qu'elle ne présente aucune menace pour la sécurité de la navigation ou pour le milieu marin, et qu'une opération d'enlèvement de l'épave n'est ni nécessaire ni réalisable au moyen de la technologie existante.

*Coût de l'opération d'enlèvement des combustibles de soute*

- 7.9 Le coût total de l'opération d'enlèvement des combustibles de soute a été déclaré à quelque USD 10 millions, ce qui est inférieur au montant disponible auprès de l'assureur en vertu de STOPIA 2006. Au 7 août 2023, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise au Fonds de 1992 au titre des dépenses encourues.
- 7.10 Après l'achèvement de l'opération d'enlèvement des combustibles de soute et sur la base de discussions antérieures qui avaient été menées avec la ville de Yeosu, les avocats du propriétaire et de l'assureur du navire avaient bon espoir que l'ordonnance d'enlèvement de l'épave serait révoquée. Toutefois, suite à un remaniement de fonctionnaires, le Maire intérimaire de la ville de Yeosu n'a pas souhaité respecter les souhaits de son prédécesseur en attendant l'élection du nouveau Maire de la ville de Yeosu, qui a pris ses fonctions en juillet 2022. Les avocats du propriétaire du navire ont tenté d'entamer des discussions avec le nouveau Maire de la ville de Yeosu pour évoquer la possibilité de révoquer l'ordonnance d'enlèvement de l'épave.
- 7.11 En juin 2022, lorsque le nouveau Maire de la ville a pris ses fonctions, un groupe d'experts composé de trois personnes (le « groupe »), représentant respectivement les garde-côtes, le Ministère des océans et de la pêche et la Korea Offshore & Shipbuilding Association, a été constitué. Sa tâche consistait à examiner la question et à donner son avis sur l'opportunité ou non de révoquer l'ordonnance d'enlèvement de l'épave. Il était entendu que la ville de Yeosu suivrait la recommandation de ce groupe. Toutefois, le groupe a lui-même demandé l'avis d'un expert extérieur, professeur d'université. Cela signifie un report potentiel de la décision jusqu'à ce que cet expert indépendant rende son avis.
- 7.12 Après avoir pris connaissance de ce fait nouveau, le UK P&I Club a demandé que la ville de Yeosu rédige une lettre officielle précisant que sa décision finale concernant la révocation de l'ordonnance d'enlèvement de l'épave dépendait de l'avis de l'expert. Au 7 août 2023, soit six mois après la demande initiale, la ville de Yeosu n'a toujours pas répondu. Par conséquent, on ne sait toujours pas de quel délai la ville de Yeosu aura besoin pour déterminer si l'ordonnance d'enlèvement de l'épave sera révoquée ou non.
- 7.13 En raison du retard pris par la ville de Yeosu à répondre, les avocats du Fonds de 1992 ont fait savoir qu'il n'est pas possible de déterminer si ou quand l'ordonnance d'enlèvement de l'épave pourra être révoquée, cette question dépendant de l'issue des discussions entre le propriétaire/l'assureur du navire et la ville de Yeosu, et de l'avancement de la procédure devant la cour d'appel, de façon que cette question soit réglée.

## **8 Point de vue de l'Administrateur**

- 8.1 L'Administrateur note qu'il a été procédé à une opération pour enlever les combustibles de soute de l'épave du navire et que, au 7 août 2023, l'ordonnance d'enlèvement de l'épave est toujours en vigueur. L'Administrateur note aussi qu'en avril 2016, le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits relativement aux coûts déjà supportés et à leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.

- 8.2 L'Administrateur est conscient qu'au 7 août 2023, aucune demande d'indemnisation au titre des coûts de l'opération d'enlèvement des combustibles de soute n'a été soumise au Fonds de 1992 et qu'en tout état de cause, les coûts de cette opération (estimés à quelque USD 10 millions) devraient être inférieurs à la limite de 20 millions de DTS (USD 26,6 millions) fixée par STOPIA 2006.
- 8.3 L'Administrateur note que la ville de Yeosu, la police maritime et le Ministère des Océans et de la Pêche ont étudié soigneusement les prochaines mesures que l'une et l'autre parties devront prendre en ce qui concerne les ordonnances d'enlèvement actuellement en vigueur et rendra compte de tout fait nouveau concernant ce sinistre à la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

**9 Mesures à prendre**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

---